DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

22 marca | Nr. 5. | Rok 1932.

TREŚĆ:

SPRAWY FINANSOWE.

36.

Nr. F. D. BI/61/11 - 1932 z dnia 7 marca 1932 r. w sprawie wprowadzenia przepisów Nr. F. 15 o międzynarodowej komunikacji towarowej łamanej.

Rozporządzeniem z dnia 6 lipca 1931 r. Nr. II 2/5016/31 Minister Komunikacji zatwierdził „Przepisy o międzynarodowej komunikacji towarowej łamanej", które wyjdą pod Nr. F 15 z ważnością od 1 maja 1932.

37.

Nr. F. D. II. 7/4 z dnia 2 marca 1932 r. w sprawie rejestracji i kontroli przewozów w obrębie tej samej stacji taryfowej.

Postanowienia Tymczasowych Przepisów w sprawie rejestracji przesyłek nadanych i przybyłych w komunikacji miejscowej (Dz. Urz. M. K. Nr. 16 z r. 1931) nie mają zastosowania w odniesieniu do przewozów, dokonywanych w obrębie tej samej stacji taryfowej na podstawie Rozdz. E. Cz. I B Taryfy Towarowej, jako też w odniesieniu do przesyłek „loco", wskazanych w § 15 przepisów co do bocznic (Dz. Urz. M. K. Nr. 3 z r. 1926).

Dowody, za któremi odbywa się odprawa tego rodzaju przewozów, bez względu na ich jakość, oraz wykazy ich nadania i nadejścia, o ile te są sporządzane, nie powinny być przeto wysyłane do Centralnego Biura Statystyki w Warszawie.

W sprawie rejestracji i zarachowania rzeczonych przewozów obowiązują nadal zasadnicze postanowienia P. R. Nr. F. 8.

SPRAWY RUCHOWE.

38.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 lutego 1932 r. Nr. R. O. III. 60/45/31 o przeprowadzaniu badań ekonomicznych i sporządzaniu projektów i kosztorysów budowy nowych stacyj, przystanków osobowych i ładowni.

W uzupełnieniu rozporządzenia z dnia 16 listopada 1928 roku Nr. IV/11225/11 (Dz. Urz. M. K.

Nr. 25 z 1928 r. poz. 322) Ministerstwo Komunikacji upoważnia Dyrekcje do pobierania od zainteresowanych osób opłat za koszty, związane z przeprowadzaniem badań ekonomicznych i technicznych oraz ze sporządzaniem projektów i kosztorysów; jako zwrotu kosztów diet za wyjazdy pracowników Dyrekcji przeprowadzających szczegółowe badania, należy pobierać od zainteresowanych 100 złotych, ponadto zaś odpowiednie kwoty na pokrycie kosztów sporządzania projektów i kosztorysów według stawek, określonych rozporządzeniem M. K. Nr. V/1a/7285/31 (Dz. Urz. M. K. Nr. 20 z 1931 r. poz. 159 § 3).

Dyrekcje powinny po otrzymaniu prośby zainteresowanych udzielić odpowiedzi, podającej warunki otwarcia przystanku, ładowni lub stacji i przybliżone koszty ich budowy, obliczone w przybliżeniu na podstawie przedwstępnych badań.

Dla uniknięcia wykonywania projektów, które nie będą mogły być urzeczywistnione wskutek nieprzyjęcia warunków, podanych przez Dyrekcję, należy przystępować do opracowywania szczegółowych projektów dopiero po otrzymaniu od osób interesowanych oświadczeń o wyrażeniu ich zgody na pokrycie kosztów i po uiszczeniu przez nich opłat wyżej wskazanych.

39.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15.II. 1932 Nr. R. Tb. III. 31/5/32 w sprawie uzupełnień w „Przepisach o Gospodarce Wagonami Towarowemi" (Nr. R. 2).

Zatwierdzam pomieszczone w załączniku do niniejszego rozporządzenia Uzupełnienie I do G. W. T. (Nr. R. 2).

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1932.

W G. W. T. (Nr. R. 2) wprowadzić należy następujące zmiany i uzupełnienia:

Str. 4. § 1 pkt. 3 na końcu dopisać:

o) Przepisy o przewozie przesyłek służbowych,
p) Ogólne warunki utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych,
r) Lista kolejności ładunków,
s) Przepisy o zamawianiu i podstawianiu wagonów pod węgiel, koks i brykiety (Nr. R. 30).
t) Przepisy wykonawcze do umów i komunikacji przestawczej (Nr. R. 24).
u) Regulamin pracy stacji, zatwierdzony przez Oddział Ruchu, a zawierający m. in.:
   1) podział stacji na rejony,
   2) szczegółowy podział czynności pomiędzy poszczególne organy i pracowników,
   3) plan pracy przetokowej ze wskazaniem ustalonych godzin podstawiania i zabierania wagonów na poszczególnych punktach ładunkowych,
   4) plan przejścia wagonów z jednych pociągów na drugie".

Str. 13. § 12:

Dodaje się trzy nowe punkty:

„Punkt 15.

Zamówienia na wagony z urządzeniami wagonowemi dla transportów wojskowych przedstawiają władze wojskowe:

a) do wojskowych przedstawicieli służby transportowo-kolejowej przy D. O. K. P. w razie wysłania:
   całopociągowych transportów wojsk. (50 wag. — 100 osi i więcej),
   całych Związków organizacyjnych o etatach pokojowych lub manewrowych, jak np.: baonów, szwadronów, baterji i t. p. bez względu na ilość potrzebnych wagonów,
b) do miejscowych zawiadowców stacyj — we wszystkich pozostałych wypadkach.

Punkt 16.

Zapotrzebowania muszą być zgłaszane pisemnie, telegraficznie lub telefonicznie:

przy transportach poniżej 20 wag. (40 osi) zasadniczo na 24 godz. przed rozpoczęciem załadowania,
przy transporcie od 20 — 49 wag. (40 — 98 osi) zasadniczo na 48 godzin przed rozpoczęciem załadowania,
przy transportach całopociągowych 50 wag. i więcej (100 osi i więcej) zasadniczo na 72 godz. przed rozpoczęciem załadowania,
przy transportowaniu koleją całych wielkich jednostek — zasadniczo na 7 dni przed rozpoczęciem załadowania pierwszego transportu.

W wypadkach niecierpiących zwłoki, wyżej podane terminy mogą być odpowiednio skrócone.

Punkt 17.

Zapotrzebowania na transporty zgłaszane przez władze wojskowe zawierają:

ilość i rodzaj wagonów (osobowe, kryte ludzkie, kryte końskie, kryte dla sprzętu i materjału, platformy, specjalne i t. p.),
stację załadowczą, ewentualnie nazwę bocznicy,
dzień i pożądaną godzinę odjazdu,
stację przeznaczenia,
numer i rodzaj dokumentu przewozowego, na podstawie którego odbędzie się przewóz,
przy ładunkach specjalnych, jak np. materjały wybuchowe, pędne, amunicja i t. p. także i rodzaj ładunku."

Str. 14. § 14.

W tytule paragrafu zmienić liczbę „12" na „10".

Str. 15. § 14 pkt. 3d — zamiast: „Godz. 12" wpisać: „godzina 10".

Str. 16. § 15 pkt. 2.

Zamiast „między godz. 12 i 13" wpisać: „między godz. 10 i 11".

Str. 18. § 16 pkt. 1.

Zamiast: „Między godzinami 14 i 15" wpisać: „Między godzinami 12 i 13".

Punkt 2.

Zamiast: „Między godzinami 15 i 16" wpisać: „Między godzinami 13 i 14".

Str. 19. § 17 pkt. 2.
Zamiast: „do godz. 17" wpisać: „do godz. 15".
Punkt 4.
Zamiast: „do godz. 17-30" wpisać: „do godz. 15-30".
Str. 20. § 18 pkt. 3.
Zamiast: „do godz. 18" wpisać: „do godz. 16".
Str. 20. § 19 pkt. 2.
Zamiast: „do godz. 18" wpisać: „do godz. 16".
Str. 28. § 29 pkt. 2.
Po słowach: „oraz na powracających do ojczyzny" dodać: „próżnych".
zamiast słowa: „obcych" wpisać: „górnośląskich, niemieckich i wagonach kolei Z. S. R. R.".
Str. 40. § 45 pkt. zamiast: „godz. 12" wpisać „godz. 10".
Str. 47. § 55.
Treść § 55 na marginesie uzupełnić następująco: „i środki załadowcze i wyładowcze."

1) Kryte wagony P. K. P. są specjalnie wyposażone dla użytku wojska; pozatem dla użytku wojska P. K. P. posiadają urządzenia wagonowe i środki załadowcze i wyładowcze.

A) Do stałego wyposażenia wagonu należą:

otwory dla przewietrzania wagonu,
urządzenie do wieszania latarni,
listwy do umocowania desek, służących do siedzenia i spania,
obsady do umocowania stojaków,
listwy do wieszania rynsztunku,
kółka do umocowywania drążków, służących jako koniowiązy dla koni i ochrona ludzi przed wypadaniem z wagonu.

B) Do urządzeń wagonowych należą:

a) deski,
b) latarki,
c) piecyki, (używane w porze zimowej od 15/X — 15/IV),
d) stojaki na karabiny (1 komplet stojaków składa się z listwy z wycięciami na karabiny, z listwy do zabezpieczenia luf i z listwy do podparcia kolb),
e) drążki (napierśniki).

Oprócz powyższych urządzeń znajdują się w ewidencji P. K. P.: ławki pojedyńcze i podwójne, należące do starych urządzeń wagonowych.

Komplet urządzenia wagonu stanowi — dla ludzi:
18 desek,
1 latarka,
1 piecyk,
2 komplety stojaków na karabiny,
2 drążki,
dla koni:
3 drążki,
1 latarka.

C) Do środków załadowczych i wyładowczych należą:

a) rampy przenośne,
b) mostki końskie,
c) „ międzywagonowe,
d) materjał dla ramp improwizowanych, oraz
e) sprzęt i materjał oświetleniowy.

Normalnie jeden komplet ramp przenośnych lub jeden mostek koński stosuje (przydziela) się do załadowania lub wyładowania 5-ciu wag. końskich lub platform.

2) Tak urządzenia wagonowe jak i środki załadowcze i wyładowcze złożone są w depozycie na stacjach, w ilościach wyznaczonych przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych na podstawie wytycznych Ministerstwa Komunikacji względnie Sztabu Głównego.

3) Stacje macierzyste prowadzą ścisłą rejestrację przydzielonych im urządzeń i środków załadowczych i wyładowczych na odręcznie zestawianych wykazach. W wykazach musi być uwidocznione gdzie, komu i kiedy urządzenia i środki te zostały wydane lub wysłane oraz skąd, przez kogo, i kiedy zostały one stacji macierzystej zwrócone. Odpisy wykazów powyższych przedstawiają stacje raz na kwartał, każdego 15-go stycznia, kwietnia, lipca i października do właściwych Oddziałów Ruchu w celach kontroli.

4) Urządzenia wagonowe oraz środki załadowcze i wyładowcze służą zasadniczo tylko do przewozu transportów wojskowych i tworzą w stacjach macierzystych „nienaruszalny zapas mob."

W wypadkach wyjątkowych, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji urządzenia wagonowe mogą być użyte do przewozu wychodźców, pątników, wycieczek i t. p. Do tego celu należy w pierwszej linji używać starych urządzeń wagonowych.

5) Wysyłanie luzem urządzeń wagonowych i środków załadowczych i wyładowczych ze stacyj macierzystych odbywa się na zasadzie dyspozycji, wydawanie zaś tych przedmiotów do użytku na miejscu, na zasadzie zarządzenia Oddziału Ruchu względnie Dyrekcji lub na zasadzie formalnego zamówienia, złożonego przez władze wojskowe.

6) Dla przekazywania dowódcy transportu urządzeń wagonowych oraz środków załadowczych i wyładowczych zawiadowca stacji załadowczej sporządza wykazy w 3 egzemplarzach według załączonego wzoru. Na jednym egzemplarzu, pozostającym u zawiadowcy stacji załadowczej, potwierdza on przekazanie, a dowódca transportu odbiór tych urządzeń względnie środków.

Dwa egzemplarze tego wykazu (niepodpisane) otrzymuje dowódca transportu.

Na stacji wyładowczej zdanie i odbiór podpisują dowódca transportu i zawiadowca stacji na obu egzemplarzach, z których jeden zatrzymuje dowódca transportu, a drugi pozostaje u zawiadowcy stacji.

Ewentualne braki lub uszkodzenia urządzeń należy wyszczególnić w rubryce „Uwagi" wykazu.

7) W razie wysłania urządzeń wagonowych jak i środków załadowczych i wyładowczych, czy to wskutek dyspozycji, czy z transportem, wysyłka ich odbywa się za kwitami przesyłkowemi.

Po ukończeniu przewozu, urządzenia wagonowe i środki załadowcze i wyładowcze zwraca się bezzwłocznie do stacji macierzystej.

8) Na zwracane urządzenia lub środki załadowcze i wyładowcze w stanie uszkodzonym, stacja macierzysta sporządza protokół, a uszkodzone przedmioty wysyła niezwłocznie do naprawy do najbliższych warsztatów macierzystych Dyrekcji.

9) Wszystkie urządzenia wagonowe i środki załadowcze i wyładowcze powinny być starannie przechowywane i chronione przed zniszczeniem. Za całość i stan ich odpowiedzialni są zawiadowcy miejsc służbowych, do których urządzenia zostały przydzielone.

10) Dyrekcja kontroluje przynajmniej raz w roku zapasy urządzeń wagonowych i środków załadowczych i wyładowczych celem przekonania się o ich całości i ich należytem przechowaniu.

11) Przepisy o przechowywaniu i używaniu urządzeń wagonowych i środków załadowczych i wyładowczych w czasie wojny, zawarte są w oddzielnej instrukcji.

Załącznik do § 55. pkt. 6.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych

w ....

Stacja ....

W Y K A Z

przekazanych urządzeń wagonowych i środków załadowczych i wyładowczych.

Data i rok	Stacja załadowania	Nr. transportu	Nr. wagonu	Wyszczególnienie urządzeń Ilość					Kompl. ramp przen.		Uwagi
				desek	drążków	piecyków	latarek	stojaków			

Przekazał:

Przyjął:

Str. 69. Dodatek I.

Wprowadzić nową pozycję pod Nr. kolejnym 23a i wpisać w rubryce znak skrótu: „p", w rubryce znaczenie i zastosowanie: „Na wagonach rodzaju K, oznacza wagon kryty o 34,7 m² powierzchni ładunkowej, 94 m³ pojemności i 10 ton ładowności".

Str. 71. Dodatek I.

W rubryce 5 numeru kolejnego 3 — zmienić numerację „120.000" na „119.000". Dodać nowy numer kolejny „8" i wpisać:
w rubryce: Znak serji „Kp",
w rubryce: Wyjaśnienie znaku serji: „2-osiowe wagony kryte o powierzchni ład. 34,7 m², pojemności 94 m³ i ładowności 10 ton".
w rubryce: Numeracja od — do: „119001 — 120000".

Str. 87. dodatek III.

Pod pozycją 1 w rubr. „b" po skrócie „Kds" dodać skrót „Kp".

Str. 139. Wzór druku P. K. P. serja R. Nr. 43. Załącznik Nr. 24. Nad słowami: „nie zostały dotychczas zwrócone" wpisać: „zostały przesłane do stacji . . . . ." W lewym dolnym rogu wpisać: „Niepotrzebne skreślić".

Str. 166.

Jako nowy Dodatek IX dodać:

„Postępowanie z wagonami z zakwestjonowaną wagą własną (tarą)".

1) Wagon z zakwestjonowaną wagą własną należy opatrzyć zieloną nalepką P. K. P. serji M. Nr. 52, przyczem jeżeli jest próżny, to bezzwłocznie, jeżeli zaś jest ładowny, to po wyładowaniu należy skierować do najbliższej stacji, zaopatrzonej w wagę wagonową.

2) Jeżeli po zważeniu wagonu na stacji, różnica wagi okazała się równa ± 2% wagi własnej, wskazanej na wagonie, to po zapisaniu do książki wagowej (druk P. K. P. serja H. Nr. 201) należy nalepkę usunąć i wagon oddać do ruchu bez zmiany napisów na wagonie; jeżeli zaś różnica wyniosła ponad ± 2%, to na nalepce M. Nr. 52 należy zmienić nazwę stacji na najbliższe miejsce napraw i przesłać tam wagon celem zmiany odnośnych napisów; w uwagach w książce wagonowej (druk ser. H. Nr. 201) różnicę tę należy zaznaczyć i w następstwie zawiadomić o tem Ministerstwo Komunikacji, wskazując, do jakiego miejsca napraw wagon został przesłany dla dokonania zmiany napisów.

3) Wagony P.K.P. Hafen Danzig / P. K. P. Port Gdański lub Górny Śląsk / Oberschlesien których waga własna została sprawdzona na kolejach obcych i które zostały opatrzone nalepką „Waga własna jest mylna" (R. I. V. § 13, punkt 5) „La tare inscrite est inexacte", po powrocie na st. granicznej powinny być opatrzone nalepką M. Nr. 52, poczem należy z nimi postępować jak z wagonami, których wagę własną zakwestjonowano na P. K. P.

40.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 lutego 1932 r. Nr. R. O. II/25/3/32 w sprawie zmiany „Przepisów ruchu" obowiązujących w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych.

Na podstawie § 25 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 2 grudnia 1931 r. w sprawie „Przepisów zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego" (Dz. T. i Z. K. Nr. 2 z 1932 r. poz. 13) postanawiam co następuje:

§ 1.

W Przepisach Ruchu obowiązujących dotąd w okręgach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach ust. 1 § 41, w Przepisach dla Służby Ruchu, obowiązujących w okręgach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie ust. 2 art. 47 i w Przepisach Ruchu wydanych w roku 1919 przez Ministerstwo Kolei Żelaznych i obowiązujących w okręgach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie, Wilnie i Radomiu ust. 7 art. 4, otrzymują następujące ujednostajnione brzmienie:

W pociągach, w których są przewożeni podróżni, należy pozostawić między parowozem a wagonami lub przedziałami zajętemi przez podróżnych, bądź jeden wagon, bądź najmniej jeden przedział nie zajęty przez podróżnych, a mianowicie:

1) w pociągach na hamulcach ręcznych, przy największej dozwolonej szybkości do 50 km/godz. włącznie, w pociągach zaś na hamulcach zespolonych przy największej dozwolonej szybkości do 75/km/godz. włącznie, pierwszy przedział pierwszego wagonu od strony parowozu;

2) w pociągach na hamulcach ręcznych, przy największej dozwolonej szybkości powyżej 50 km/godz. i w pociągach na hamulcach zespolonych przy największej dozwolonej szybkości powyżej 75 km/godz., cały pierwszy wagon za parowozem z wyjątkiem przypadku wskazanego niżej.

Jeżeli w pociągach na hamulcach zespolonych, przy największej dozwolonej szybkości powyżej 75 km/godz., wagon osobowy pierwszy za parowozem jest czteroosiowy **szczególnie mocnej konstrukcji, (stalowy),** to za osobnem zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji może być dozwolone pozostawienie w nim od strony parowozu jednego przedziału, niezajętego przez podróżnych, jako ochronnego, zamiast całego ochronnego wagonu.

§ 2

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

41.

Nr. R. T. b. XVI. 232/6 z dnia 23 lutego 1932 r. w sprawie zmian w umowie R. I. C.

W umowie R. I. C., obowiązującej od dnia 15 maja 1928 r. wysłanej do Dyrekcyj Okręgowych K. P. przy piśmie Ministerstwa Komunikacji Nr. IV/6440/14 z dnia 30 kwietnia 1928 r., należy wprowadzić następujące zmiany:

1) na str. 81 polskiego tekstu w załączniku C^2 w pozycji „Rumunja" w rubryce „Warunki" w końcu tekstu należy dodać: „Termin ostatecznej rewizji okresowej nie powinien przekraczać osiemnastu miesięcy. Cysterny i wagony garnkowe nie są dopuszczane".

2) na str. 81 polskiego tekstu w załączniku C^2 w pozycji „Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców" w rubryce „Warunki" w ostatnim wierszu pierwszego ustępu tekstu, który należało wpisać zgodnie z zarządzeniem M. K. z dn. 18 grudnia 1928 r. Nr. IV/17262/14 wzamian słów „jednego roku" należy wpisać: „osiemnastu miesięcy".

42.

Nr. R. T. IV. 109/1/32. z dnia 20 lutego 1932 w sprawie bezzwłocznego zawiadamiania o przerwach i ograniczeniach ruchu towarowego.

W celu uproszczenia i przyśpieszenia wzajemnego powiadamiania się Dyrekcji o przerwach i ograniczeniach ruchu towarowego i to tak ze względów techniczno-ruchowych jak i przewozowych (skarbowych, sanitarno-weterynaryjnych i t. p.) jak również umożliwienia Ministerstwu Komunikacji ogłaszania o czasie wprowadzanych ograniczeń w „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych" zarządza się co następuje:

1) Wszystkie depesze dotyczące ograniczeń tak ruchowych jak i przewozowych podają do wiadomości i stosowania zarówno odnośnym urzędom własnego okręgu na linji, jak też innym zainteresowanym Okręgowym Dyrekcjom oraz Ministerstwu Komunikacji (KR_3 KR_1 KH_4) Wydziały Ruchu za podpisem Dyrektora Kolei z tem zastrzeżeniem, że ograniczenia przewozowe Wydział Ruchu ogłasza na wniosek Wydziału Handlowego.

2) O odwołaniach powyższych ograniczeń (przewozowe na wniosek Wydziału Handlowego) Wydziały ruchu zawiadamiają natychmiast telegraficznie wskazane w p. 1 niniejszego zarządzenia urzędy, powołując się na Nr. poprzedniej depeszy wprowadzającej dane ograniczenie oraz Nr. Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych o ile ograniczenie to w swoim czasie było w nim ogłoszone.

3) W celu wzajemnej kontroli każdego 1-go dnia miesiąca każda Dyrekcja Okręgowa (Wydział Ruchu) sporządza wykaz **wszystkich** wprowadzonych przez nią i pozostających w mocy ograniczeń ruchowych i przewozowych we własnym okręgu i przesyła 2 egzemplarze do Ministerstwa Komunikacji (KR_3 i KH_4) i po jednym egzemplarzu do wszystkich Dyrekcyj Okręgowych i Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych w Warszawie.

Wobec powyższego traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 23/II 1924 r. Nr. IV. 3029/13 wraz ze wszystkiemi dodatkowemi rozporządzeniami Ministerstwa Komunikacji dotyczącemi poruszonej sprawy.

Okólnikowe zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 4/III. 1930 r. za Nr. IV/4/919/30 w sprawie zgłaszania do Berna przerw w ruchu na linjach P. K. P. oraz okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. 11483/III/13 z dnia 24/XI 1923 r. w sprawie zawiadomienia przez wyznaczone do tego Dyrekcje za-

granicznych kolei o ograniczeniach przewozowych, pozostają nadal w mocy.

SPRAWY MECHANICZNE.

43.

Nr. M. W. II. 21/5/32 z dnia 2 marca 1932 r. w sprawie zmiany postanowień §§ 34, 35 i 75 Przepisów o naprawie parowozów i tendrów normalnotorowych (Nr. M. 32).

W Przepisach o naprawie parowozów i tendrów normalnotorowych Nr. M 32 (Dz. Urz. M. K. z r. 1931 Nr. 4, poz. 41) należy przeprowadzić odręcznie następujące zmiany:

1) Tekst ustępu 4-go § 34 (str. 32 i 33) należy zmienić tak, by brzmienie tego ustępu było następujące:

„(4) Jeżeli wewnętrzna średnica cylindra zwiększy się przez wytoczenie ponad granice, przewidziane normami, ogłoszonemi za Nr. M. W. II. 21/1/32 z dnia 3 lutego 1932 roku, a średnica tulei skrzyni suwakowej o więcej niż o $\frac{d}{100} + 1$ ponad średnicę, podaną w rysunku konstrukcyjnym, to po wytoczeniu cylindra należy wstawić tuleję, tuleję zaś skrzyni suwakowej wymienić na nową; gdyby grubość ścianki cylindra po wytoczeniu dla wstawienia tulei była mniejsza niż podana w przytoczonych wyżej normach, należy cylinder wymienić. W powyżej podanym wzorze, „d" oznacza średnicę tulei suwakowej według rysunku konstrukcyjnego".

2) Analogicznie należy zmienić tekst ustępu 3-go § 75 (str. 58), pozostawiając jednak wzór $\frac{d}{100} + 2$ bez zmiany.

3) Na str. 33 § 34 ustęp. 8 wiersz 12-sty od dołu należy zamiast słów: „drutem niklowym" napisać: „specjalnemi pałeczkami niklowemi przy pomocy łuku elektrycznego".

4) Na str. 35 § 35 ustęp 4 wiersz 13-sty od dołu należy cyfrę 6 poprawić na 8.

44.

Nr. M. W. II. 21/4/32 z dnia 16 lutego 1932 r. w sprawie zniesienia obowiązujących zapasów na zużycie przy zestawach kołowych parowozów.

Dążąc do jak najdalej posuniętej oszczędności przy naprawie taboru kolejowego, Ministerstwo Komunikacji zawiesza aż do odwołania moc obowiązującą postanowień, zawartych w ustępie (2) § 45 i w ustępie (2) § 54 przepisów o naprawie parowozów i tendrów normalnotorowych Nr. M 32, w myśl których zestawy kołowe parowozów i tendrów wychodzących z naprawy głównej, powinny posiadać obręcze o grubości co najmniej 45 względnie 40 mm, a szyje osiowe i czopy, średnice o 2 wzgl. 1 mm większe od najmniejszych dopuszczalnych wymiarów.

Obręcze kół parowozów i tendrów, wychodzących z naprawy głównej, powinny posiadać po obtoczeniu grubość conajmniej 35 mm, a średnice szyj osiowych i czopów wymiary nie mniejsze niż dopuszczalne przy największem zużyciu.

Zarazem, zmieniając częściowo postanowienia, zawarte w § 9 przepisów o rewizji i naprawie zestawów kołowych Nr. M. 39, Ministerstwo Komunikacji zmniejsza najmniejszą dopuszczalną grubość luźnych obręczy, przy której dozwolone jest stosowanie podkładek, dla wiązanych zestawów kołowych parowozów osobowych do 45 mm, a dla wiązanych zestawów kołowych parowozów towarowych do 40 mm.

ZAWIADOMIENIA:

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 lutego 1932 r. Nr. P. O. V. 129/1/32 w sprawie zmian w liście członków Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

W miejsce Naczelnika Oddziału Mieczysława Machowskiego mianuję Inż. Romualda Iwaszkiewicza, Zastępcę Naczelnika Wydziału Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, członkiem Komisji Dyscyplinarnej wspomnianej Dyrekcji.

Sprostowania błędów.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 1 lutego 1932 r. Nr. O.A V-201/1 o zmianach i uzupełnieniach Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji, zamieszczonem w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 4 z 1932 r. poz. 22 prostuje się następujące błędy drukarskie:

1) w punkcie 1) w wierszu 4 po słowach „emerytów M. K. i P. K. P." opuszczono samogłoskę „a";

2) w punkcie 7) w wierszu ostatnim po słowach „wykreśla się wyrazy" należy wstawić brakujące słowa: **„mogą być przechowane", a w ich miejsce wstawia się słowa";**

3) w punkcie 8) na końcu wiersza dziesiątego po słowach „Wydział Ogólno-Ruchowy" należy wstawić brakujące wyrazy: **„Nr. porządkowy".**

4) w punkcie 9) w wierszu ostatnim mylnie wydrukowano słowa „pisma" zamiast „pism".

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 2 z 1932 r. w rubryce „Ruch służbowy w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych — Mianowania" mylnie wydrukowano, że Naczelnik Wydziału Drogowego D. O. K. P. w Radomiu „Inż. Rogoziński Władysław" zamiast **„Inż. Rogiński Władysław"** mianowany został Wicedyrektorem Kolei Państwowych w Radomiu.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 59107. 14 III.32. 8 500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

2 maja · **Nr. 5.** Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w lutym 1932 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w lutym r. b. (29 dni) wyniósł ogółem 8.710.027 osób i w porównaniu ze styczniem r. b. (31 dzień — 9.669.821 osób) zmniejszył się o 9,9%, a w porównaiu z mies. lutym r. ub. (28 dni — 10.307.385 osób) zmniejszył się o 15,5%.

Przewóz podróżnych odbywał się w granicach zredukowanego rozkładu jazdy. Większe ożywienie ruchu dało się zauważyć tylko w kierunku terenów sportów zimowych W tym celu były uruchomiane w dni przedświąteczne dodatkowe pociągi do Zakopanego i Krynicy.

Regularność biegu pociągów osobowych spadła w lutym do 85% wskutek niesprzyjających warunków atmosferycznych.

Przewóz towarów w lutym r. b. przy 24 dniach roboczych wynosił 3.402.615 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu ze styczniem r. b. (24 dni robocze — 3.613.133 tonny) zmniejszył się o 5,8%, w porównaniu zaś z mies. lutym r. ub. (23 dni robocze — 4.305.183 tonny) zmniejszył się o 20,96%.

Naładowano w lutym r. b. na stacjach linij normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska 241.193 wagony 15 tonnowe, a przyjęto od kolei zagranicznych 24.447 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 265.640 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu ze styczniem r. b. (294.314 wagonów) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zmniejszyła się o 9,7% (liczbą wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska (267.747 wagonów) zmniejszył się o 9,9%.

W porównaniu z lutym r. ub. (329.252 wagony) praca ogólna kolei zmniejszyła się o 19,3%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1932 rok			1931 r.	w lutym 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	w lutym dni roboczych 24	w styczniu dni roboczych 24	w lutym więcej + mniej — w procent.	w lutym dni roboczych 23	
A) Naładowano: *)					
Węgla	109.021	136.180	— 19,9%	132.968	— 18,0%
Drzewa	19.488	17.019	+ 14,5%	22.904	— 14,9%
Nawozów sztucznych . .	4.205	3.472	+ 21,1%	4.200	+ 0,1%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	2.088	1.426	+ 46,4%	3.108	— 32,8%
Rolniczych i aprowizacji .	22.533	23.777	— 5,2%	26.516	— 15,0%
Pozostałych ładunków . .	83.858	85.873	— 2,3%	103.464	— 18,9%
Razem	241.193	267.747	— 9,9%	293.160	— 17,7%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	4.234	5.146	— 17,7%	9.408	— 55,0%
Tranzytem przez Polskę .	20.213	21.421	— 5,6%	26.648	— 24,3%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	265.640	294.314	— 9,7%	329.252	— 19,3%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli zmniejszył się głównie, w porównaniu ze styczniem r. b., naładunek węgla, a w mniejszym stopniu także produktów rolniczych i aprowizacji; natomiast naładunek drzewa, nawozów sztucznych i materjałów budowlanych wykazuje pewne zwiększenie.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawiają się w lutym r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1932 rok			1931 r.	w lutym 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	w lutym 24 dni roboczych	w styczniu 24 dni roboczych	w lutym więcej + mniej — w procent.	w lutym 23 dni roboczych	
Górnośląskie.	85.040	97.400	— 12,7%	97.555	— 12,8%
Dąbrowskie	17.219	28.830	— 40,3%	25.939	— 33,6%
Krakowskie	6.762	9.950	— 32,0%	9.474	— 28,6%
Razem	109.021	136.180	— 19,9%	132.968	— 18,0%

Zagłębia	1932 rok — w lutym 24 dni roboczych	1932 rok — w styczniu 24 dni roboczych	1932 rok — w lutym więcej + mniej — w procentach	1931 r. — w lutym 23 dni roboczych	w lutym 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Z tego naładowano na wywóz zagranicę:					
a) przez:					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	28.652	47.988	— 40,3%	40.516	— 29,3%
b) do:					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji i Włoch . . .	7.308	8.680	— 15,8%	11.984	— 39,0%
Rumunji	203	155	+ 31,0%	140	+ 45,0%
Niemiec	4.814	6.138	— 21,6%	5.852	— 17,7%
Rosji i Łotwy	203	341	— 40,5%	336	— 39,6%
Razem	41.180	63.302	— 34,9%	58.828	— 30,0%

Jak widać z powyższej tabeli zagłębie Górnośląskie naładowało węgla w lutym r. b. mniej niż w styczniu zgórą o 12.000 wagonów, zagłębie Dąbrowskie mniej o przeszo 11 i ½ tysiąca wagonów a zagłębie Krakowskie mniej przeszło o 3 tysiące wagonów. Zmniejszenie naładunku w zagłębiach Dąbrowskiem i Krakowskiem spowodowane było strejkiem górników, który trwał od 18.II. do 16.III. r. b. W związku z powyższem ogólny naładunek węgla w lutym r. b. zmniejszył się w porównaniu ze styczniem r. b. zgórą o 27.000 wagonów (19,9%). Na wywóz naładowano węgla mniej niż w styczniu przeszło o 23.000 wagonów. Zmniejszenie dotyczy głównie wywozu przez Gdańsk i Gdynię, a w mniejszym stopniu do Austrji, Czechosłowacji, Węgier, Włoch i Niemiec.

Norma ładowania węgla w lutym r. b., wynosiła tak jak w miesiącach poprzednich, 8.100 wagonów 15 tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi, ładowano zaś przeciętnie w dniu roboczym 4.542 wagony czyli mniej niż przewidziano normą o 3.558 wagonów dziennie (—43,9%).

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskim przy normie 5.982 wagony ładowano 3543 wagony czyli mnej od normy o 40,8%.

W zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1.602 wagony ładowano 717 wagonów czyli mniej od normy o 55,2%.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wagonów ładowano 282 wagony czyli mniej od normy o 45,3%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w lutym jak następuje:

Porty	1932 rok — w lutym 24 dni roboczych	1932 rok — w styczniu 24 dni roboczych	1932 rok — w lutym więcej + mniej — w procentach	1931 r. — w lutym 23 dni roboczych	w lutym 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
a) w wagonach 15-tonnowych					
Gdańsk	15.102	27.433	— 45,0%	26.757	— 43,6%
Gdynia	17.029	23.309	— 26,9%	15.932	+ 6,9%
Razem	32.131	50.742	— 36,7%	42.689	— 24,7%
b) w tonnach					
Gdańsk	226.526	411.496	— 45,0%	401.351	— 43,6%
Gdynia	255.434	349.636	— 26,9%	238.983	+ 6,9%
Razem	481.960	761.132	— 36,7%	640.334	— 24,7%

Jak widać z powyższej tabeli w lutym 1932 r. przeładowano w portach węgla eksportowego mniej niż w styczniu r. b. zgórą o 279.000 tonn czyli o 36,7%. Z tego w Gdańsku przeładowano mniej o 185.000 tonn, a w Gdyni o 94.000 tonn.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w lutym r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1932 rok			1931 r.	w lutym 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	w lutym 24 dni roboczych	w styczniu 24 dni roboczych	w lutym więcej + mniej — w procentach	w lutym 23 dni roboczych	
Wywóz					
Węgiel	226.526	411.496	— 45,0%	401.351	— 43,6%
Zboże	11.137	17.075	— 34,8%	22.305	— 50,0%
Cukier	150	—	+ 100,0%	150	—
Drzewo	60.077	44.178	+ 36,0%	76.405	— 21,4%
Cement	630	—	+ 100,0%	2.203	— 71,4%
Żelazo	1.493	255	+ 485,5%	3.821	— 60,9%
Produkty naftowe	6.989	4.132	+ 69,1%	4.303	+ 62,4%
Inne ładunki	15.748	15.075	+ 4,5%	18.122	— 13,1%
Razem	322.750	492.211	— 34,4%	528.660	— 38,9%
Przywóz					
Ruda żelazna	300	1.922	— 84,4%	13.339	— 97,8%
Złom	—	—	—	521	—100,0%
Żelazo	115	205	— 43,9%	35	+228,6%
Nawozy sztuczne	8	129	— 93,8%	1.703	— 99,5%
Inne ładunki	10.821	13.676	— 20,9%	11.792	— 8,2%
Razem	11.244	15.932	— 29,4%	27.390	— 58,9%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok			1931 r.	w lutym 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	w lutym 24 dni roboczych	w styczniu 24 dni roboczych	w lutym więcej + mniej — w procentacb	w lutym 23 dni roboczych	
Wywóz					
Węgiel	255.434	349.636	— 26,9%	238.983	+ 6,9%
Żelazo	1.020	—	+ 100,0%	—	+ 100,0%
Cukier	1.650	3.495	— 52,8%	6.423	— 74,3%
Drzewo	45	—	+ 100,0%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	15.962	12.189	+ 31,0%	8.080	+ 97,5%
Zboże	—	—	—	3.165	— 100,0%
Razem	274.111	365.320	— 25,0%	256.651	+ 6,8%
Przywóz					
Ruda	—	—	—	1.740	— 100,0%
Bawełna	1.680	—	—	—	+ 100,0%
Złom	325	540	— 39,0%	15.810	— 97,9%
Ryż	2.265	2.505	— 9,6%	1.350	+ 67,8%
Nawozy sztuczne	4.020	1.485	+ 170,7%	1.680	+ 139,3%
Inne ładunki	7.595	5.968	+ 27,3%	3.125	+ 143,0%
Razem	15.885	10.498	+ 51,3%	23.705	— 33,0%

Ogółem wywóz przez obydwa porty w Gdańsku i Gdyni zmniejszył się w lutym r. b. w porównaniu ze styczniem bez mała o 261.000 tonn czyli o 30,4%, przywóz zaś zwiększył się nieznacznie bo o 699 tonn. Zasługuje na podkreślenie wzrost wywozu drzewa przez Gdańsk prawie o 16.000 tonn.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię oraz przez granicę lądową przedstawia się w lutym r. b. jak następuje:

(liczbą wagonów 15 tonnowych)

Rodzaj ładunków:	1932 r. w lutym 24 dni roboczych	1932 r. w styczniu 24 dni roboczych	1932 r. w lutym więcej + mniej — w procentach	1931 r. w lutym 23 dni roboczych	w lutym 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz:					
Zboże	1.385	1.532	— 9,6%	2.495	— 44,5%
Mąka	81	90	— 10,0%	815	— 90,1%
Węgiel	41.290	60.260	— 31,5%	55.654	— 25,8%
Drzewo	6.086	4.780	+ 27,3%	9.331	— 34,8%
Bawełna	81	93	— 12,9%	123	— 34,1%
Materjały budowlane	243	127	+ 91,3%	557	— 56,4%
Produkcja przemysłowa	3.309	2.830	+ 16,9%	6.266	— 47,2%
Cukier	122	254	— 52,0%	491	— 75,2%
Pozostała aprowizacja	1.894	2.126	— 10,9%	2.882	— 34,3%
Inne ładunki	3.490	3.034	+ 15,0%	3.422	+ 2,0%
Razem	57.981	75.126	— 22,8%	82.036	— 29,3%
Przywóz:					
Zboże	19	2	+ 850,0%	7	+ 171,4%
Mąka	—	4	— 100,0%	45	— 100,0%
Węgiel	271	343	— 21,0%	284	— 4,6%
Drzewo	15	202	— 92,6%	110	— 86,4%
Bawełna	445	577	— 22,9%	564	— 21,1%
Materjały budowlane	98	332	— 70,5%	919	— 89,3%
Produkcja przemysłowa	1.708	1.820	— 6,2%	4.416	— 61,3%
Ruda żelazna	15	106	— 85,8%	1.164	— 98,7%
Pozostała aprowizacja	1.377	1.266	+ 8,8%	1.990	— 30,8%
Inne ładunki	2.142	2.143	— 0,05%	3.173	— 32,5%
Razem	6.090	6.795	— 10,4%	12.672	— 51,9%

Z powyższego zestawienia widać, że wywóz ogólny zmniejszył się w lutym o 17.145 wagonów (22,8%) a przywóz o 705 wagonów (10,4%).

Tabor parowozowy i wagony w dniu 1 lutego 1932 r. wynosił:

Parowozów 5401, w porównaniu z lutym r. ub. (5382) więcej o 0,4%.

W naprawie było parowozów 11,25%, mniej niż w tymże okresie czasu r. ub. (14,28%) o 3,03%.

Wagonów osobowych było 12.088, więcej niż w r. ub. (12021) o 0,6%. W naprawie było wagonów osobowych 8,04%, mniej niż w r. ub. (9,9%) o 1,86%.

Wagonów towarowych było 160.149, więcej niż w r. ub. (156,307) o 2,5%. W naprawie było wagonów towarowych 2,72%, mniej niż w r. ub. (3,43%) o 0,71%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w lutym r. b. ilości następujące:

parowozów towarowych	6
wagonów bagażowych	10
„ towarowych	250

Na 1 marca r. b. liczba wagonów towarowych odstawionych do rezerwy wynosiła:

krytych	28.278
węglarek	38.669
platform	12,106
innych	342
Razem:	79.395 wag.

(Na 1 lutego r. b. było w rezerwie 78.888 wagonów).

Przebieg pociągów w lutym r b. wynosił:

w ruchu osobowym	4.835.168 poc. km.
„ towarowym	2.596.769 „ „
Razem:	7.431.937 poc. km.

W porównaniu ze styczniem r. b. (8.228.112) ogólny przebieg pociągów w lutym r. b. zmniejszył się o 9,7%, w porównaniu zaś z lutym r. ub. (8.364.139) zmniejszył się o 11%.

Działalność Min. Kom. w dziedzinie taryfowej przedstawia się w lutym r. b. jak następuje:

W zakresie taryf osobowych wewnętrznych znaczniejszych zmian nie było; z dniem 15 lutego wprowadzono dodatek I do taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej cz. II, zawierający zmiany i uzupełnienia tej taryfy.

W zakresie taryf osobowych zagranicznych weszły w życie następujące zmiany: do taryfy międzynarodowej na przewóz przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Polską a Rzeszą Niemiecką, oraz w komunikacji tranzytowej przez Czechosłowację, Austrję i Węgry pomiędzy Polską a Rzeszą Niemiecką weszły w życie dodatki: II do zeszytu II, oraz dodatek II do zeszytu III-go, zawierające nowe zmienione opłaty przewozowe rozdzielcze, wyrażone w złotych w kierunku z Polski i w markach niemieckich w kierunku z Niemiec. Z dniem 1 lutego wszedł w życie dodatek III do taryfy międzynarodowej na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Niemcami i Węgrami. Również z dniem 1 lutego wszedł w życie dodatek I do międzynarodowej taryfy na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji tranzytowej przez Pomorze pomiędzy Niemcami a Wielką Brytanją przez $\frac{\text{Hock van Holland,}}{\text{Vlissingen}}$ zawierający nowe postanowienia o biletach powrotnych, wycieczkach zbiorowych, przewozie rowerów i krzeseł dla chorych. Z dniem 1 lutego wszedł w życie dodatek II do taryfy międzynarodowej na przewóz przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy kolejami szwedzkiemi, niemieckiemi, polskiemi, czeskosłowackiemi, austrjackiemi i węgierskiemi z jednej strony, a bułgarskiemi, greckiemi i tureckiemi z drugiej strony, zawierający zmiany i uzupełnienia postanowień taryfowych. Jednocześnie, z dniem 1 lutego, do taryfy międzynarodowej na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Niemcami a Rumunją, wprowadzono dodatki: III-ci do zeszytu I i III do zeszytu II, zawierające opłaty za przewóz osób i bagażu wraz ze zmianami postanowień taryfowych. Z dniem 1 lutego wszedł w życie dodatek I do zeszytu 1 oraz dodatek I do zeszytu 2 — B taryfy międzynarodowej na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Niemcami a Szwajcarją. Do taryfy międzynarodowej na przewóz przesyłek ekspresowych przez T-wo Wagonów Sypialnych pociągami Nord-Ekspress Paryż — Berlin — Warszawa oraz Nord-Ekspress Paryż — Berlin — Litwa — Łotwa i Estonja wszedł w życie z dniem 1 lutego dodatek I. Z dniem 1 lutego weszła w życie taryfa międzynarodowa na przewóz przesyłek ekspresowych w komunikacji bezpośredniej pomiędzy stacjami D. O. K. P. w Katowicach, a stacjami Dyrekcji Kolei Rzeszy Niemieckiej w Oppeln, zawierająca przepisy taryfowe i opłaty w złotych dla kierunku od stacji polskich, oraz opłaty w markach niemieckich dla kierunku od stacji niemieckich.

Taryfy towarowe wewnętrzne doznały szeregu drobnych zmian i uzupełnień w cz. I B, w cz. II zesz. 1 i 2, oraz w aneksie do Cz. II. zesz. 1 i 2. Zmiany te dotyczą głównie przewozu ryb obsadowych, zwierząt zarodowych oraz wykazu stacyj, składów i towarów korzystających z ulg reekspedycyjnych.

W zakresie taryf towarowych zagranicznych ważniejszych zmian nie było.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w lutym r. b. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych . .	16.655.776 zł
b) „ bagażu i przesyłek ekspr.	761.355 „
c) z przewozu towarów . . .	49.979.482 „
d) uboczne	875557 „
Razem:	68.272.170 zł.

W porównaniu ze styczniem r. b. (73.252.631 zł.) wpływy w lutym r. b. zmniejszyły się o 6,8%, a w porównaniu z luym r. ub. (80.295.712 zł.) zmniejszyły się o 15%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 59609. 22.IV.32. 8.000.